di M. Busetto e M. Bonati

UFO O DISCHI VOLANTI?

«Una sera, alle foci della Schelda, cade un meteorite. I contadini che accorrono rinvengono un uomo privo di sensi accanto ai rottami di uno strano apparecchio incendiato.

Da un'accurata inchiesta risulta che nessun pilota partito da un paese europeo è caduto in quell'ora e in quel luogo. L'inchiesta stabilisce anche che il misterioso aviatore non può essere partito da un altro continente. Donde proviene? Ricoverato in un ospedale e interrogato, lo sconosciuto dimostra di non comprendere e di non parlare nessuna delle lingue conosciute sulla Terra. Dunque l'uomo caduto dal cielo è un abitante di un altro pianeta... ».

Nel lontano febbraio 1945, quando ancora il mondo era sconvolto dalla guerra, a Roma le Edizioni Pegaso pubblicarono nel numero 4 della collana « Avventure di ieri e di oggi » un curioso fumetto didascalico intitolato « L'uomo piovuto dal cielo ». Il brano soprariportato è appunto l'inizio di questo albo che, pur destando relativo interesse per il disegno, affronta in Italia una tematica nuova per i lettori di quell'epoca abituati alle fantastiche avventure dell'intrepido « Flash Gordon » e di « Raff pugno d'acciaio ». La storia tratta infatti di un « naufrago spaziale » che solo alla fine del racconto si rivela un aviatore inglese, Eric Stuart, collaudatore di un nuovo potentissimo prototipo di velivolo segreto. Egli, per non tradirsi, aveva finto di essere un « marziano »!

Abbiamo ritenuto di iniziare il nostro studio con questa curiosità per sottolineare un problema ufologico: possono i « dischi volanti » essere di origine terrestre?

In effetti inventori e scienziati di varie nazionalità hanno dimostrato che velivoli di forma discoidale possono realmente volare secondo precise leggi aerodinamiche. Fin dalle antiche civiltà (Grecia, Cina, ecc.) per arrivare ai giorni nostri, passando dal grande Leonardo da Vinci, numerosi studiosi teorizzarono e progettarono con alterne fortune velivoli a forma di disco sia per scopo bellico che scientifico.

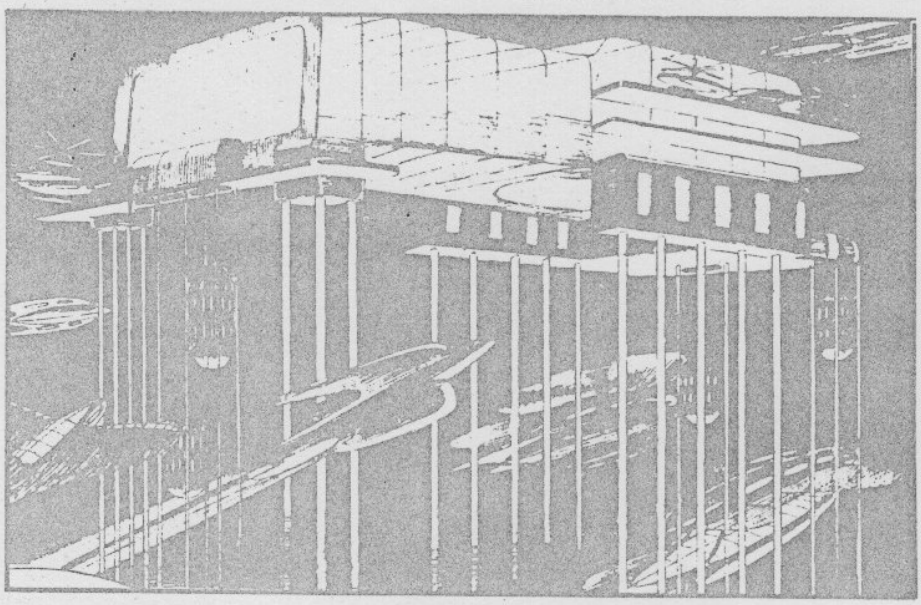
Sviluppatasi l'aviazione notiamo, specialmente nell'ultimo quarantennio, il sorgere di un certo interesse verso modelli a forma di disco volante. Ricordiamo a questo proposito l'ingegnere italiano Francesco di Beaumont che costruì nel 1937 un modellino di « disco » che, per giunta, gli fu rubato durante un suo viaggio in treno. Sempre negli anni '30 l'ing. Kossura voleva concretizzare un suo progetto a dir poco fantascientifico: disegnò uno straordinario apparecchio circolare a propulsione elettronica capace di contenere cinquecento passeggeri! Il diametro del disco sarebbe stato addirittura di settantacinque metri!

In sostanza però furono due le nazioni che tentarono seriamente di sviluppare la teoria dell'aereo discoidale, Germania e Stati Uniti. Prima di soffermarci in particolare su questi sviluppi ricordiamo, per dovere di cronaca, l'ing. Giuseppe Belluzzo che dedicò la sua vita a questi studi.

In Germania, durante la seconda guerra mondiale, vennero costruiti perlomeno tre prototipi di aerei a disco per scopi bellici. Il primo, progettato dall'ing. Miethe, volò il 17 aprile 1944. Questo « disco volante », classico esempio di arma segreta tedesca, portava la sigla V-7; più che altro aveva la propulsione simile a quella di un elicottero. Era di grandi dimensioni con un diametro totale di quarantadue metri.

Il secondo fu il cosiddetto « Fliegende Pfannkuchen ». Purtroppo nulla è rimasto di questo apparecchio fuorché la fotografia qui riportata in quanto, prima della disfatta totale del Terzo Reich, furono distrutte molte ingegnose scoperte scientifiche affinché non cadessero nelle mani degli alleati. Qualcosa però rimase, tanto è vero che alla fine degli anni Quaranta in Canada sorse un centro scientifico per lo studio e la progettazione di « dischi volanti ». Questo anche perché fu presa in esame, tra l'altro, l'ideazione del collaudatore tedesco Schriever che in Cecoslovacchia e più precisamente a Praga nell'officina BMW aveva ideato segretamente una non meglio precisata

Una scena del racconto fantastico del pilota « extraterrestre ».



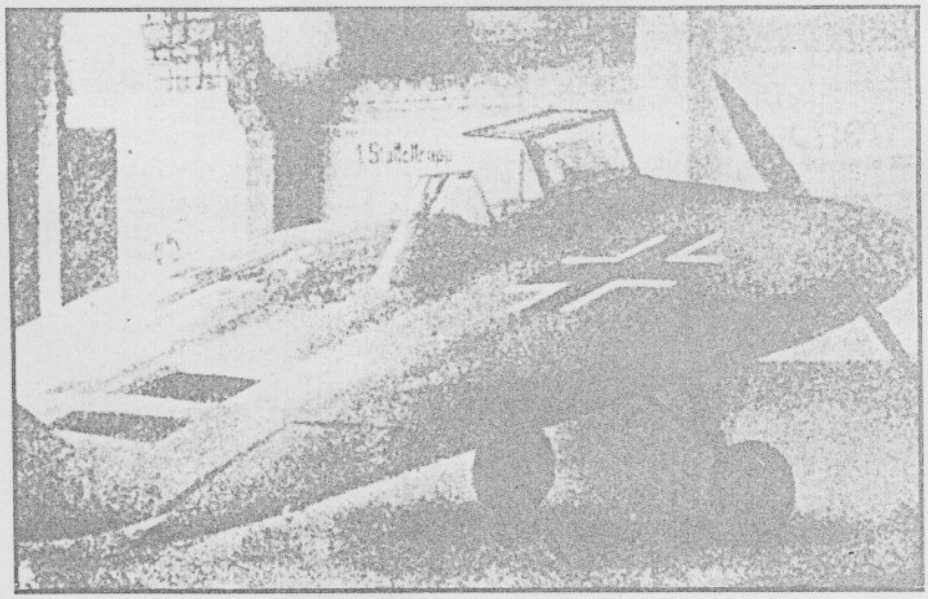
2-75

« Trottola volante ». Anche questa poteva ricordare per il suo funzionamento un elicottero: infatti, decollando ad una velocità di cento metri al secondo, raggiunta una determinata quota poteva dare l'impressione di bloccarsi a mezz'aria, rallentando i giri, sorretta dai rotatori fintanto che iniziava il volo orizzontale, sospinta dai turboreattori.

Nella base segreta canadese, situata vicino al Lago degli Schiavi, furono costruiti a scopo sperimentale degli aerei a forma di disco. La cronaca ricorda che nel 1952 uno di essi a causa di un guasto atterrò nei dintorni di Kenora. Curiosi e giornalisti se lo trovarono di fronte, sia pure per poco, data la veloce rimozione. Pare che la sua superficie a pareti molto spesse fosse liscia e che avesse una quindicina di metri di diametro e un'altezza massima di quasi quattro metri. Questo ordigno di forma discoide fu realizzato dalla ditta A.V. Roe.

Per ultimo, non certo in ordine di importanza, trattiamo dei « dischi volanti », sempre di fabbricazione terrestre, d'origine statunitense. L'NX-324, bombardiere a reazione, quasi subito dopo la sua costruzione fu abbandonato. Più famoso, anche se la sua esistenza fu ufficialmente resa nota solo nel 1946, fu il caccia XF5U-1, la cui progettazione iniziò da parte della ditta Chance-Vought nel 1939.

La forma di questo aereo a struttura discoide, anche se non perfettamente rotondo, era basata sugli studi iniziati nel 1933 da Charles H. Zimmerman ricercatore della Stability and Control Section del Langley Memorial Aeronautical Laboratory della NACA. In parole povere Zimmerman aveva scoperto che le ali a bassissimo allungamento erano più funzionali delle normali ali usate su tutti gli aerei, poiché presentavano una resistenza più bassa e una portanza migliore. All'inizio questo progetto non venne accolto dagli altri studiosi in quanto era considerato troppo futuristico; Zimmerman però non si scoraggiò e riuscì infine a dimostrare la pratica applicazione delle sue teorie anche con l'aiuto di un modello, a scala ridotta, pilotato. Ciò convinse la United Aircraft Corp. (di cui la ditta Chance-Vought era una branca) ad assumerlo nel 1937. Qui, dopo aver costruito un ulteriore modello comandato a distanza, Zimmerman iniziò la progettazione del prototipo vero e proprio del suo « disco volante », denominato V-173.

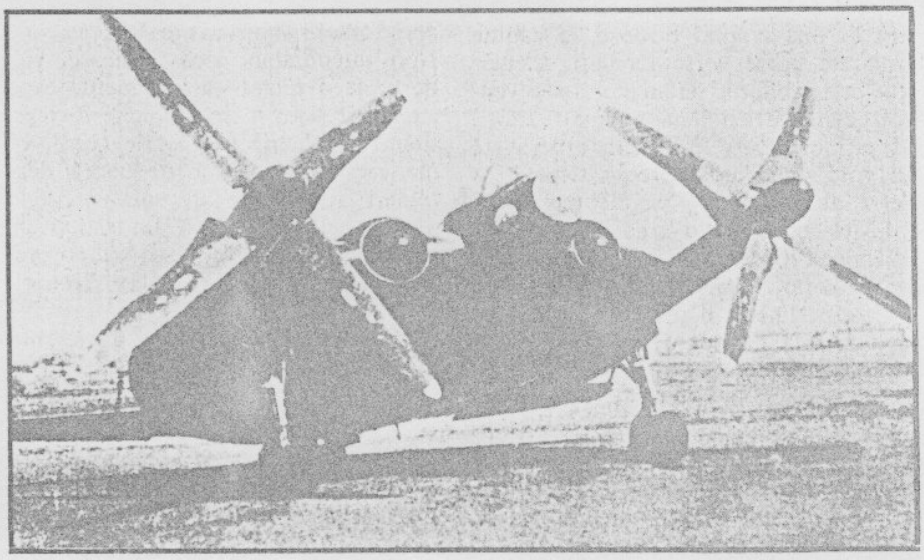


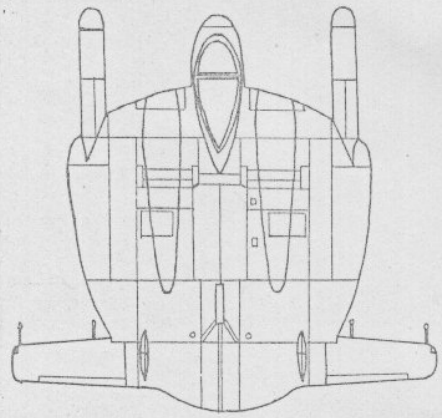
L'unica fotografia esistente del « disco volante » tedesco « Fliegende Pfannkuchen ».

Questo velivolo era costruito in legno con copertura in tela; la propulsione era assicurata da due motori da 80 cavalli. Aveva un'apertura di 7,11 metri e una superficie portante di 39,67 metri quadrati. La lunghezza totale era di 8,13 metri e l'altezza di 3,94; la spinta era assicurata da due eliche tripale. Dopo varie prove a terra, l'aereo volò per la prima volta il 23 novembre del 1942. Allora si era in piena guerra e l'obbiettivo della ditta costruttrice era quello di fornire alla Marina degli Stati Uniti un caccia di notevoli prestazioni denominato dalla ditta stessa VS-315 e derivato direttamente dal V-173. L'U.S. Navy assegnò a questo progetto la sigla ufficiale militare di XF5U-1.

I lavori, anche per l'aspetto rivoluzionario del progetto, procedettero abbastanza a rilento basandosi su varie prove aerodinamiche del simulacro volante V-173 e nella costruzione di modelli in legno. Cosicché il contratto definitivo per due prototipi del XF5U-1 non fu firmato che alla metà del 1944. Il primo prototipo fu completato nel giugno del 1945, troppo tardi per partecipare alla guerra. Era dotato di due motori da 1350 cavalli ed era privo di armamento. In seguito a ritardi nella consegna delle eliche e all'affermazione sempre più forte dei

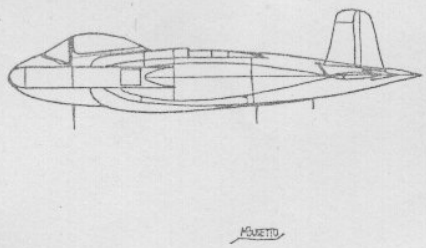
L'aereo americano XF5U-1.





Disegno tecnico dell'XF5U-1.

Canche Vought XF5U-1



turbogetti, l'XF5U-1 non volò mai. Venne demolito nel 1948. Molti voli aveva invece fatto il precedente disco sperimentale V-173 e molti americani hanno avuto la possibilità di vederlo nel cielo del Connecticut.

I progettisti americani non abbandonarono completamente l'idea di costruire un « disco volante » e qualche anno più tardi, nel 1955, l'Avro Aircraft Limited of Canada iniziò la progettazione di un velivolo a decollo verticale denominato WS-606A; il tutto con l'appoggio dell'esercito e dell'aviazione USA. Il progetto, denominato Avrocar dal suo autore John Frost, si riferiva ad un velivolo che all'inizio del decollo sarebbe stato sostenuto da un cuscino d'aria, fino a raggiungere l'accelerazione sufficiente all'autosostentazione dovuta alla velocità di translazione.

Dopo il 1956 furono costruiti due prototipi del VZ-9V, come era stato ufficialmente denominato il velivolo. Questo « piatto volante » aveva un diametro di metri 5,48, l'equipaggio era di due uomini disposti in cabine separate poste verso l'avanti. L'energia era prodotta da una grande ventola centrale azionata da tre reattori. Il primo VZ-9V iniziò le esperienze di volo vincolato (aereo assicurato a terra da cavi) alla fine del 1959 e i voli translati (volo tradizionale) nel maggio 1961. Il velivolo si dimostrò però molto instabile e in seguito ad altri esperimenti il progetto fu abbandonato alla fine del 1961.

Dopo questa data, a parte alcuni altri progetti falliti a iniziativa privata, non si ha notizia di altri esperimenti ufficiali, se si esclude il modello presente, nel 1965, a Mosca all'Esposizione dell'Aeronautica Sovietica (vedi G.d.M. n. 14).

E qui torna a proposito il pilota immaginario Erik Stuart del fumetto sopraccitato. L'autore del testo del racconto, al limite realistico, ci ha presentato questo personaggio che, per mascherare la sua natura terrestre, è riuscito a beffare l'intera opinione pubblica facendosi credere un extraterrestre, con una propria lingua e cultura sconosciuta. Infatti racconta, dopo aver finto di aver appreso il francese, episodi del suo pianeta. Alla fine si scopre che quel fantomatico linguaggio lo aveva inventato, insieme con un amico, quando era studente ad Oxford.

Con questo, pur allacciandoci ad un fumetto e perciò ad un parto di fantasia, riteniamo che, pur essendo convinti dei reali fondamenti dell'ufologia, intesa nel vero senso del termine, è possibile che un certo numero di avvistamenti verificatisi in varie parti del globo, naturalmente negli ultimi decenni, possano aver avuto origine da voli sperimentali dei suddetti e di altri sconosciuti prototipi, che forse hanno avuto più fortuna. Non intendiamo però allinearci rigidamente a quanto ampliamente esposto da Renato Vesco, poiché lo reputiamo in alcune sue teorie (vedi, come esempio, l'ipotetico sbarco degli inglesi sulla luna avvenuto segretamente nel 1951) più fantastico del fantastico, ma nello stesso tempo, non neghiamo, come fa invece Roberto Pinotti, l'esistenza del problema. Nasconde il nostro pianeta un segreto ufologico?

Mario Busetto e Manlio Bonati

NOTE BIBLIOGRAFICHE:

« Oltre il Cielo » n. 106 del 1962; « Scienza e Ignoto » n. 10/11 del 1973; « Aerei » n. 2 del 1973 e n. 9 del 1974; Scritti di Renato Vesco, Roberto Pinotti ecc.

I LIBRI DELL'IGNOTO

Gli uomini della lontana preistoria hanno popolato la terra con diecine di migliaia di pietre ritte. Perché? Marcel Moreau dimostra che i menhir, che segnano il corso del sole, della luna e delle stelle, hanno portato alla scoperta di nozioni fondamentali che dovrebbero fare uscire gli uomini dalla notte nella quale si dibattono. I menhir riproducono sul suolo le costellazioni in modo da stabilire meglio i collegamenti tra il cielo e la terra — più tardi le chiese romane e le commende dei templari si sarebbero stabilite nei medesimi luoghi.

Frattanto nasceva il culto della Dea Madre, che comprende tutti gli altri e doveva popolare il cielo e la terra di migliaia di dei che hanno aiutato gli uomini illuminando il loro cammino... « Le civiltà delle stelle » è un libro affascinante, ricco d'idee nuove.

270 pagine, 32 illustrazioni nel testo e 21 fuori testo, rilegato in tutta tela con impressioni in oro e sovracoperta a colori

L. 4.000

CORRADO TEDESCHI EDITORE

Se il vostro libraio ne fosse sprovvisto, potrete richiederlo direttamente inviando L. 4.000 (IVA e spese di spedizione incluse) a « Corrado Tedeschi Editore, Via Massaia 98, 50134 Firenze » con assegno bancario, vaglia o col bollettino di c/c postale incluso in questo fascicolo.